XL motocross web magazine

//35//
APRILE // 2016

MXGP-MX2 2016 **OLANDA // ARGENTINA**

ITALIANO MX1-MX2
CASTIGLIONE DEL LAGO // MAGGIORA

INTERVISTA **MCGRATH // BIANCHINI**

SUPERCROSS **USA**

XL motocross web magazine

INDEX

Magic **Moment**

Valkenswaard 2016. Pioggia, freddo e vento... ma le ragazze del motocross non si fermano davanti a nulla. Le Monster Girls sono "toste".

FOTO: PAOLA CALONGHI

XL Magic Moment

Questo scatto si potrebbe definire "Crash Shot" ovvero, il contrario della "Hole Shot". Max Anstie (99) si stende e Brian Bogers non riesce a evitarlo.

FOTO: PAOLA CALONGHI

Magic **Moment**

Momento Magico per Michele Cervellin che, autore della pole position MX2 a Maggiora, riceve il premio dalle mani di Jeremy McGrath.

FOTO: EMANUELE LUCIANI

XL Magic Moment

Momento Magico per Alessandro Lupino che, autore della pole position MX1 a Maggiora, riceve il premio dalle mani di Jeremy McGrath.

FOTO: EMANUELE LUCIANI

Kawasaki
patagonia
MAGG
HENA
GET
MX1
OSITION WINNER
MAXXIS
CAMPIONATO ITALIANO
MOTOCROSS
MX

Magic **Moment**

Ospite, e pilota d'eccezione, al campionato italiano motocross a Maggiora, Marco Melandri che in attesa di una sistemazione ottimale per il mondiale SbK, si tiene allenato con il motocross.

FOTO: GIUSEPPE MERIGO

XL Magic Moment

Contatti ravvicinati del primo tipo. Michael Mantovani, travolge involontariamente Bryan Toccaceli che si stava rialzando dopo una scivolata. Una bella "botta" ma per fortuna, senza conseguenze fisiche.

FOTO: PAOLA CALONGHI

Dagli Appennini (o un po' più su) alle Ande

La fase iniziale del mondiale motocross 2016 continua nel suo percorso e dopo il passaggio in Asia e il ritorno in Europa, la carovana si è spostata in Sudamerica.

Testo: Enzo Tempestini Foto: E.Tempestini/S. Taglioni

Tony Cairoli, a Valkenswaard e in Argentina ha dimostrato grandi segni di ripresa andando a cogliere ottimi risultati e il podio (secondo a Neuquen)

Il campionato del mondo motocross non conosce soste e dopo l'apertura "solita" effettuata in Qatar e Thailandia, la carovana colorata versione 2016 è tornata in Europa per poi trasferirsi in Argentina per la prima delle due trasferte sudamericane. Dai 40° di Suphan Buri si è passati ai 5° di Valkenswaard ma gli animi dei protagonisti non si sono raffreddati. Su quello che era una volta un tracciato caratterizzato dalla profonda sabbia ma che oramai non è più tanto profonda, i piloti delle due categorie hanno affrontato un meteo a dir poco ballerino che ha messo a dura prova uomini e mezzi meccanici. Nella pausa che precede le manche di gara, si è scatenato un temporale di altri tempi che ha praticamente allagato in più punti il sempre drenante terreno olandese che stavolta non ce l'ha fatta. Prima della partenza di gara 1 della MX2, le ruspe, più che dedicarsi a spianare i canonici canali, hanno dovuto dare una passata di "straccio" soprattutto sul piazzale di partenza spostando ettolitri di pioggia che avevano trasformato in "laghetto" la parte di rettilineo posto immediatamente dopo il cancello di partenza. Per la classe minore, nemmeno il meteo bizzarro ha potuto cambiare i pronostici e come da copione, Jeffrey Herlings ha vinto le due manche raggiungendo quota 50 GP vinti proprio dove vinse la sua prima gara iridata sei anni fa. L'olandese, che vince ininterrottamente a Valkenswaard dal

2010, ha raggiunto a quota cinquanta vittorie di GP un "certo" Joel Robert (cinque volte campione del mondo) e insegue a distanza non impossibile Joel Smets (57), Antonio Cairoli (74) e Stefan Everts (101). Gli altri, che hanno terminato le manche a distanze "siderali" hanno solo potuto constatare, ancora una volta le innate qualità dell'olandese sui terreni sabbiosi (ma non solo). Pauls Jonass si è aggiudicato il secondo posto mentre è stato lo svizzero Jeremy Seewer a chiudere il podio di giornata. Nella MXGP abbiamo assistito a una "serie" di piccole sorprese. Prima fra tutti la vittoria di Romain Febvre che non era "quotato" come favorito sulla nera sabbia olandese. Seconda, il ritorno a podio di Max Nagl (secondo) e ultima ma non meno importante la riconferma di un Tim Gajser oramai abituato alle prime posizioni della classe regina (terzo nel GP). La sorpresa che però ci aspettavamo, se non altro noi italiani, è mancata, almeno a metà. Sperare in un Tony Cairoli in forma "da sabbia" era il minimo che potevamo fare ma al campionissimo è mancato veramente poco per tornare alla vittoria. Ha guidato la seconda manche fino a "quattro curve" dalla fine quando ha dovuto lasciare il passo a Febvre data la sua condizione fisica non perfetta. Tony, quarto nel GP, ha comunque fatto vedere cose egregie dimostrando di essere sulla via del recupero su un terreno che metteva a dura prova anche il più performante dei

Romain Febvre ha sorpreso sia a Valkenswaard (in positivo, vincendo il GP) e in Argentina (qualche errore di troppo) ma resta in vetta al mondiale MXGP

Max Nagl è sulla via del completo recupero e sul tracciato di Villa la Angostura ha vinto la sua prima manche della stagione 2016.

Tim Gajser continua a regalarci prestazioni da consumato campione. Il diciannovenne, non ha timori reverenziali nei confronti dei "senatori" della categoria e i risultati gli danno ragione.

Evgeny Bobryshev è rimasto da solo a difendere i colori della squadra HRC dopo il forfait di Paulin per infortunio.

piloti in gara. Dalla fredda e piovosa Olanda, alle Ande argentine, il passo non è stato breve ma tutti si sono ritrovati su quello, che dalle ultime due stagioni, è definito uno dei migliori circuiti del mondiale. Solito "copione" nella MX2 con Herlings che ha fatto 100 (manche vinte) e 200 (punti conquistati) senza lasciarne per strada nemmeno uno fino a questo momento. Per riprendere il "refrain" di due stagioni fa, la tanto cercata "perfect season" dell'olandese sembra sempre più materializzarsi con il passare dei GP. Quattro pole position, otto manche vinte, otto giri veloci in gara, la dicono lunga sulla schiacciante superiorità di Jeffrey in questa stagione. Dopo di lui, non il "vuoto" ma quasi. Due gradini più sotto (a uno sotto c'era Ferrandis ma è infortunato) troviamo i vari Jeremy Seewer (secondo in Argentina) Aleksandr Tonkov (terzo assoluto) e tutto il resto dell'allegra brigata under 23. Buone nuove sul fronte nazionale che ha visto risollevare le quotazioni del tricolore italico per mano di Samuele Bernardini che nei quattro GP disputati fino a questo momento ha dato segnali positivi ad ogni gara. In Thailandia si era preso il gusto di tenere dietro Herlings per qualche tornata ma su tracciati tipo "sabbia" come in Olanda e Argentina, questo resta un miraggio per tutti. Ma il "Berna" c'è e si è visto. Il quarto posto assoluto, sua migliore prestazione da quando corre nel mondiale, è di buon auspicio per il prossimo futuro, suo e del motocross nostrano. In attesa del ritorno di Ivo Monticelli (probabilmente nel GP di Arco) al prossimo GP in Messico, sarà ancora una volta l'unico italiano schierato nella classe minore (Michele Cervellin disputa solo le gare in Europa). Ora aspettiamo i risultati "messicani" prima del ritorno in Europa per gli undici GP che ci separano dalla doppia trasferta americana che chiuderà la stagione iridata, nel mese di settembre.

Jeremy Van Horebeek non ha ancora ingranato la "marcia" giusta in questa stagione ma il belga è sempre nei piani alti della classifica (quinto)

Alessandro Lupino è alla ricerca di una regolarità di piazzamenti che stenta ad arrivare. Il problema agli avambracci patito in questo inizio di stagione sembra condizionarlo più che nel recente passato.

A Valkenswaard è tornato in gara anche david Philip-paerts che dovrebbe essere presente ad altre quattro tra-sferte del mondiale (no extra europee). Per DP 19, questa dovrebbe essere l'ultima stagione iridata.

Ottavo in campionato dopo quattro GP, un quinto posto come miglior risultato stagionale (gara 2 a Valkenswaard). Questo il "tabellino" di Kevin Strijbos in questo inizio 2016. Troppo poco per la "prima guida" Suzuki.

Ben Townley, dopo la vittoria della qualifica e il terzo posto in gara 2 (Thailandia) in Olanda si è "perso" e in Argentina non è nemmeno arrivato a causa di un virus che lo ha debilitato.

Lenta ripresa dall'infortunio (Valance) per Clement Desalle che dopo quattro GP si trova in quattordicesima posizione della classifica generale.

Max Nagl, in Olanda ha ripreso confidenza con le "Hole Shot".

La partenza di gara 1 in Olanda con il piazzale di partenza "segnato" dalla tanta pioggia scesa fino a pochi minuti prima del via.

Jeffrey Herlings ha gareggiato a Valkenswaard con il numero della maglia suddiviso in tante piccole bandiere. Una per ogni GP vinto. E proprio in Olanda ha raggiunto quota "50" vittorie assolute. Settimana dopo in Argentina ha fatto "cento" manche vinte.

Gli addetti ai lavori olandesi hanno fatto del loro meglio per liberare il piazzale di partenza dalla pioggia, prima del via della gare della domenica.

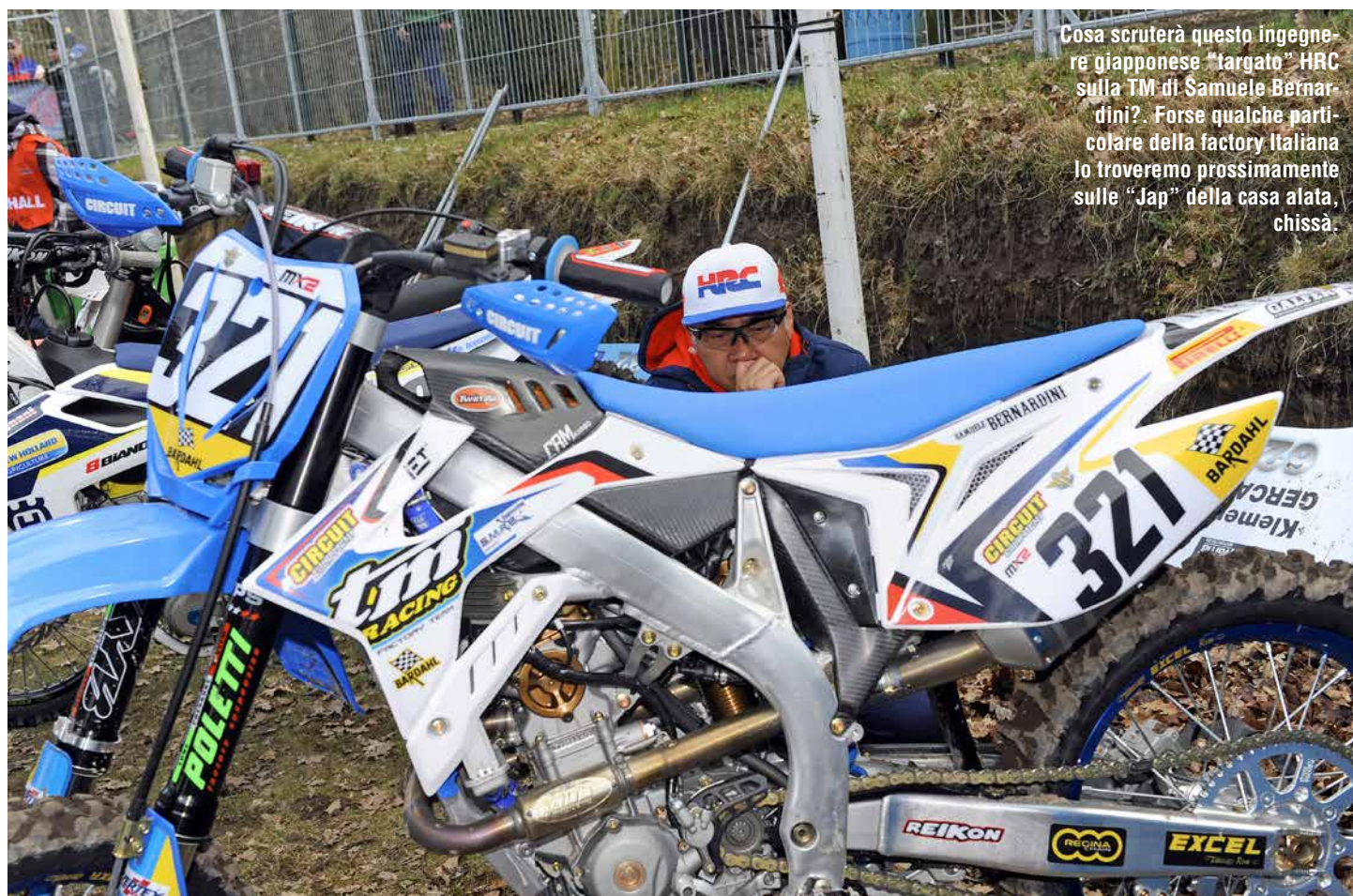
Jeremy Seewer continua nella sua striscia positiva e il secondo posto in campionato è il giusto premio per lo svizzero che ha preso un bel ritmo di gara e in ogni condizione.

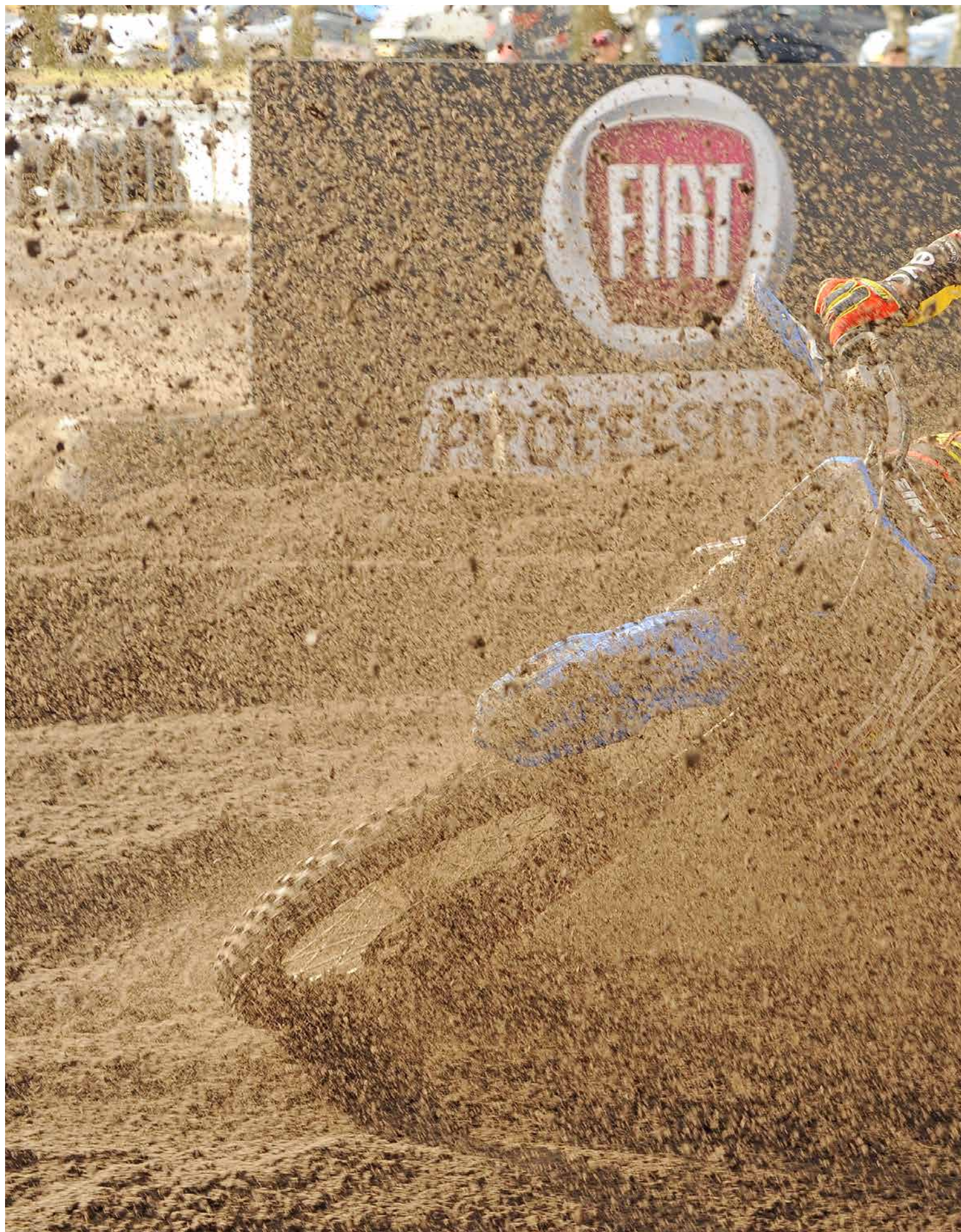
Pauls Jonass in azione in Argentina. Il lettone, commette troppi errori che gli costano punti e posizioni. È sceso al quarto posto in campionato.

Secondo podio di stagione per Aleksandr Tonkov in Argentina. Terzo assoluto

Il bulgaro Petar Petrov in azione durante la prima manche di Valkenswaard disputata su un tracciato ai limiti della praticabilità.

Benoit Paturel è il pilota francese meglio piazzato in classifica (sesto) e difende i colori di una "pattuglia" che da qualche anno non riesce più a portare grandi talenti ai vertici, dopo che nelle stagioni precedenti molti transalpini si erano fatti valere nella classe under 23

Max Anstie si è riportato nei piani alti delle classifiche in gara 1 a Neuquen (secondo) dopo il disastroso GP in Olanda (2 punti conquistati). Ma nella seconda prova del GP sudamericano si è dovuto arrendere a un problema meccanico che gli ha fatto segnare un altro "zero" in casella punti.

Cosa scruterà questo ingegnere giapponese "targato" HRC sulla TM di Samuele Bernardini?. Forse qualche particolare della factory Italiana lo troveremo prossimamente sulle "Jap" della casa alata, chissà.

Grinta da vendere per Michele Cervellin che nell'unico GP disputato sui cinque previsti all'inizio stagione si è classificato al settimo posto dimostrando di avere il passo dei migliori e su un terreno a lui non congeniale.

Samuele Bernardini semi nascosto in una nuvola di sabbia a Valkenswaard dove non ha brillato. Si è rifatto alla grande nel GP successivo in Argentina chiudendo al quarto posto assoluto.

XL

Tim Gajser

Sorprende sempre di più lo sloveno campione in carica della MX2. Cinque manche vinte su otto disputate la dicono lunga sul reale potenziale di questo ragazzo sempre sorridente. Un sorriso che si trasforma quando indossa il casco e i suoi avversari iniziano a temerlo.

XL

Maximilian Nagl

Il tedesco si è fatto vedere e alla grande nelle prime manche degli ultimi due GP. In Olanda ha chiuso al secondo posto, in Argentina ha vinto alla grande. Peccato che nelle seconde prove non si sia ripetuto. Ma abbiamo rivisto il Nagl dell'inizio stagione 2015.

L

Romain Febvre

Dopo la vittoria a sorpresa sulla sabbia di Valkenswaard, il campione in carica è incappato in un paio di errori nel primo GP sudamericano e ha lasciato per strada punti pesanti in un campionato che probabilmente sarà combattuto fino all'ultimo giro.

L

Antonio Cairoli

A Valkenswaard ci ha provato, a Neuquen ci è riuscito. Tony è salito a podio per la prima volta in questa stagione al quarto GP e ha dimostrato che l'infortunio subito in Sardegna è quasi totalmente assorbito. Non è ancora il Tony dei giorni migliori ma è tornato a esprimere il suo talento.

L

Evgeny Bobryshev

Ancora una volta passa a "prima guida" dello squadrone HRC per il forfait di Paulin. Dopo l'inizio spumeggiante del primo GP in Qatar (terzo assoluto a pari punti con Febvre) si è disunito e non è riuscito a rimanere agganciato al gruppo dei migliori.

M

Jeremy Van Horebeek

Il belga non decolla. In otto manche è stato capace di concludere al terzo posto solo una volta (gara 2 in Olanda) e non è stato mai in "partita" subendo sempre gli attacchi degli avversari e dello "scomodo" compagno di squadra Febvre.

S

Kevin Strijbos

Non ci siamo. Il belga, sotto "cura Everts" dall'inverno scorso non è più lui. Nel 2015 ha fatto vedere cose egregie (vittoria di una manche a Maggiora) ma in questo inizio di stagione è rimasto sempre in un anonimato preoccupante. Sulle sue spalle appoggiano le speranze di risultato del team factory Suzuki. Forse sente la troppa pressione.

S

Alessandro Lupino

Al momento al diciannovesimo posto nella classifica di campionato, Alessandro ha raccolto troppo poco in queste quattro gare. Uno "zero" dovuto a problemi tecnici ma per il resto, mediocri prestazioni condizionate da partenze non ottimali (e non è una novità) e dal "solito" fastidioso indurimento degli avambracci.

XXL XL L M S XS XXS

XL

Jeffrey Herlings

L'olandese sta diventando monotono (si fa per dire) nella sua superiorità. A Valkenswaard ha fatto "50" (vittorie di GP), in Argentina "100" (manche vinte) se non ne "combina" una delle sue , potrebbe essere una stagione da record dei record.

XL

Jeremy Seewer

Lo "svizzerino" cresce e velocemente. Gara dopo gara, dimostra di aver acquisito una maturità agonistica ottimale per la categoria. Costante e redditizio è arrivato al secondo posto della generale a suon di risultati e podi. Uno dei pretendenti al secondo posto finale.

L

Samuele Bernardini

L'olandese sta diventando monotono (si fa per dire) nella sua superiorità. A Valkenswaard ha fatto "50" (vittorie di GP), in Argentina "100" (manche vinte) se non ne "combina" una delle sue , potrebbe essere una stagione da record dei record.

L

Michele Cervellin

Presente solo a Valkenswaard (non corre le extra europee) il "piccolo" Cerve ha fatto vedere cose egregie e ha raccolto un ottimo bottino di punti. Rammarica il fatto che anche in Argentina (dopo Qatar e Thai) sia stato assente su un tracciato dove poteva di certo fare anche meglio.

M

Aleksandr Tonkov

Dovrebbe essere l'anno della consacrazione per il russo ma, salito in sella alla Yamaha, stenta a prendere il passo giusto con regolarità. È mancato all'appello dei piani alti della classifica, soprattutto a Valkenswaard.

M

Pauls Jonass

Ha le caratteristiche in regola per fare da guarda spalle al suo capo squadra Herlings ma ogni tanto prende dei sonori "schiaffoni" (leggi cadute). È giovane ma dovrebbe essere altrettanto esperto per non commettere errori che gli potrebbero causare conseguenze ben più gravi dei 15 punti (di sutura) "conquistati" con il botto al primo giro della gara in Argentina.

M

Petar Petrov

Mediocre, in un campionato che lo dovrebbe vedere quasi sempre a lottare per il podio. Il bulgaro non ha ancora ingranato la marcia giusta e il terzo posto di gara 1 a Valkenswaard è troppo poco per non criticarlo e stuzzicarlo al punto giusto.

S

Italiani in "gita"

Poca cosa il "raccolto" del resto della truppa dei nostri presenti in Olanda (nessuno è partito per il Sudamerica). Qualcuno ci ha provato nel mondiale (Zecchina 3 punti, gli altri tutti a "zero") e qualcuno nell'europeo (tutti fuori dai 40 partenti). Ampiamente sotto alla sufficienza.

PIONEERING SINCE 1903

Husqvarna MOTORCYCLES FINANCE

MOTO DA 113 ANNI

L'italiano che ti aspetti.

È partito il campionato italiano 2016. I primi due round hanno dato un solo verdetto. Ha vinto il motocross.

Testo: Enzo Tempestini Foto: Piergiorgio Casavecchia – Alessio Fiè

David Philippaerts, dopo le prime due prove del campionato italiano è "tabella rossa" e guida la classifica generale. A Maggiora ha vinto la manche MX1 e la Supercampione.

Alessandro Lupino. Il campione in carica vuole riconfermarsi e dopo due gare tallona Philippaerts a cinque punti di distacco nell'assoluta. Sue le vittorie in gara 2 sia a Gioiella che a Maggiora

A Castiglione del Lago avevamo rivisto Nicola Recchia nelle posizioni che contano ma forse nemmeno lui sperava in una performance di altissimo livello a Maggiora. Nella prima manche piemontese ha insidiato David Philippaerts per la vittoria dimostrando un buon feeling con la Kawasaki del Team Scoccia.

Castiglione del Lago, sabato mattina 19 marzo ore 8,30. Prima prova dell'ennesimo campionato italiano motocross da seguire. Stagione numero sedici, da addetto ai lavori (o presunto tale). Il morale è quello di sempre (assuefatto), la domanda è quella di sempre: Ma quando finisce la gara? Sono state troppe le stagioni iniziate "normalmente" o almeno, iniziate con l'entusiasmo che non era più quello "di una volta" per non farmi la stessa domanda. Arrivo in pista dalla stessa strada e nello stesso parcheggio di sempre, faccio gli stessi gesti di sempre ma nel salire la via, verso la sala stampa, capisco che questa volta c'è qualcosa di diverso, qualcosa che… va! Stento a decifrare la causa primaria di questo mio "strano" pensiero mattutino, di una giornata quasi primaverile, ma il sentore c'è, ed è quello di una volta. Si respira aria di motocross. Mi giro intorno, il paddock è già sveglio e gli ultimi arrivati si parcheggiano con calma. La zona commerciale è viva, e si sta animando e colorando con il passare dei minuti, lo staff del Moto Club Trasimeno è in fibrillazione come fosse un mondiale. Ci sono "strani individui" che trasportano telecamere e apparecchiature TV, per effettuare le riprese che andranno in onda in diretta, la sala stampa si sta riempendo di giornalisti e fotografi (anche in questo caso, molti, presunti tali). Le premesse per un vero week end di motocross ci sono tutte. L'orologio inizia a scandire i minuti e l'ora "X" arriva velocemente. L'ora dei piloti, dei veri protagonisti di questo "show". A volte, tutto questo groviglio di uomini e mezzi meccanici è denominato "circus" a volte, gli stessi protagonisti sono chiamati "clown". Ma non c'è circo che si rispetti senza i migliori clown.
E, per quanto possano essere bravi i domatori, i trapezisti e le soubrette, quello che alla fine fa la differenza è sempre il clown. Colorato e solare,

Peter Irt è al momento la quarta forza della MX1 italiana. Lo sloveno, sulle orme del fratello maggiore Matewz, partecipa stabilmente al nostro campionato e con ottimi risultati.

come colorati e solari sono i piloti che entrano in pista, tutti vestiti di nuovo, tutti pronti ad affrontare una stagione di gare che darà soddisfazioni e delusioni ma che, comunque vada, sarà un successo. Un successo raggiunto dal campionato italiano motocross che da qualche stagione a questa parte ha cambiato "marcia". Era il 2013 quando la formula, all'epoca chiamata "anti crisi", fece "sprofondare" il campionato italiano in un'unica giornata. Personalmente, e senza giri di parole la penso cosi: mai decisione fu più sbagliata. E il quasi pronto "dietro front" (anche se, nel 2014, il time table rimase quello a giornata unica) che nel 2015 ha riportato il campionato nel più classico format dei due giorni, è stata la conferma dell'errore fatto. Da chi? Non è dato a sapersi ma a questo punto, ce ne frega poco. Da due stagioni siamo ritornati a parlare di un campionato italiano vero. Lo scorso anno, sei prove. Sei location "giuste". Sei date che, finalmente, sono state

Key Yamamoto, risolti i problemi burocratici di "visto internazionale" per la sua presenza in pianta stabile in Europa, è iscritto al nostro campionato e dimostra di crescere e migliorare le sue performance, gara dopo gara.

scelte con oculatezza e per la prima volta dopo tanti anni non si sono mai accavallate con il campionato del mondo. Una situazione che da tempo, molti chiedevano e che finalmente è arrivata. (Domanda: ci voleva tanto a capire?). Lo scorso anno si sono laureati campioni, Alessandro Lupino e Ivo Monticelli, piloti a tempo pieno impegnati nel campionato del mondo, che mai, prima della stagione passata, avevano avuto la possibilità (non la volontà, intendiamoci bene) di partecipare al campionato italiano nel suo intero percorso. Alla "prima" di questa stagione si sono presentati anche David Philippaerts, e Davide Guarneri che, anche se stabilmente passato al mondo dell'enduro è stato probabilmente attratto dal montepremi giornaliero inserito come altra novità per questa stagione. Una novità che risale ai tempi passati quando, il montepremi era elargito sempre e comunque al termine delle gare. (La domanda è sempre la stessa: ci voleva tanto a capire?).

Passato stabilmente nel mondiale (e italiano) Enduro, Davide Guarneri a Gioiella ha dimostrato che con il cross ci sa fare ancora e bene. Due vittorie (gara 1 e Supercampione) per il "Pota" che ha dovuto saltare la gara di Maggiora per delle concomitanze con i campionati di quella che è oramai ufficialmente la sua specialità: l'enduro

Danilo Musso, al momento secondo dietro a Bertugli nella MX1/Over 21.

PDavide Bertugli guida la classifica MX1 Over 21 dopo due prove.

Erik Tesconi (20) e Marco Lolli (21) in lotta durante la gara di Maggiora. Tesconi è terzo nella generale della MX1/ Over 21.

Thomas Marini, “extracomunitario” di San Marino, è al vertice della classifica MX1 Under 21 e di quella riservata alle moto 300 cc 2t.

Jimmy De Nicola si è portato al secondo posto in classifica generale della MX1 Under 21

Leobruno Di Biase, continua nella sua crescita agonistica a suon di ottimi risultati e al momento occupa la terza posizione nella MX1 Under 21

"Hole Shot" man della seconda prova dell'Italiano MX1 è stato lo Spagnolo Jose Butron (317) che ha approfittato della sua presenza in Italia per allenarsi sul tracciato che molto probabilmente lo vedrà protagonista con la maglia della Spagna al prossimo Motocross delle Nazioni. Butron è stato retrocesso di cinque posizioni in tutte le manche disputate per non aver superato il controllo fonometrico a termine delle gare. Per dovere di cronaca, si era classificato due volte primo (gara 1 e Supercampione) e una volta secondo.

Nella MX2, assente giustificato il campione in carica Monticelli per infortunio e assente "ingiustificato" Samuele Bernardini che non si è presentato all'apertura del campionato (e pensare che è anche supportato dalla Federazione Motociclistica Italiana). Presenti e assenti a parte. Le premesse per una due giorni di sano motocross c'erano tutte e sono state ampiamente rispettate. Le gare, belle, tirate e trasmesse in TV anche se, defezione dell'ultimo minuto, è venuto a mancare il collegamento in diretta con il canale tematico Nuvolari. Un piccolo "giallo" ma che da dietro le quinte, fa capire che gli interessi che muove questo campionato ci sono e iniziano a far gola a tanti. Queste "schermaglie" ci stanno tutte, l'importante che si risolvano a favore di tutti e cioè a favore dello sport. Ho visto le gare, me le sono godute, ho avuto la fortuna di commentarle, ho avuto la fortuna di respirarle, ho visto sorrisi sui volti di tutti, che da tempo non vedevo, vincitori e vinti. Il campionato italiano motocross è vivo e vuole vivere ancora meglio. La cronaca delle gare, diventa praticamente inutile quando ci troviamo nel bel mezzo di tutte le maledette-benedette diavolerie dello "streaming" del "live timing" dei "social network" dei "mi piace" e delle "condivisioni". Quando tutti sanno tutto, fin dal momento che, come qualche illustre "collega" è solito scrivere, "si taglia la bandiera a scacchi". Al termine della giornata, dato non ufficiale, si parlava di oltre 1.500 biglietti venduti ai botteghini. Se (dato altrettanto non ufficiale) gli Internazionali d'Italia hanno "toccato quota" 1.800, allora si che il campionato italiano ha fatto "bingo". Ma con la stessa velocità dell'interattività, che regna sovrana ai giorni d'oggi, la mente mi porta velocemente a Maggiora, solo tre settimane dopo l'over-

ture umbra, per la seconda prova del campionato. Questa volta arrivo in pista anche prima (venerdì mattina), segno evidente che l'entusiasmo della prima gara è ancora vivo in me ma anche per merito della location e dell'evento, creato in funzione e in prospettiva di quello che sarà l'epilogo della stagione 2016: Il Motocross delle Nazioni al Mottaccio del Balmone (25 settembre). Tornando a "noi", fermo restando che questa seconda prova dell'italiano è parsa come una sorta di prova in costume per l'impianto piemontese, arrivano le considerazioni e le domande: dopo Castiglione del Lago, Maggiora. Vuoi vedere che anche la scelta delle piste inizia a essere quella migliore? (la risposta me la voglio dare a fine campionato). E' venerdì mattina e il paddock è in allestimento, con le squadre (anche quelle non propriamente professionistiche) che, con calma, già stanno arrivando e iniziano a piazzare tende e strutture. Altra domanda: ma non era vero che i Team preferivano arrivare il sabato tardi o addirittura la domenica mattina per risparmiare "tempo e denaro"? La risposta è evidente: no. (A seguito di questa risposta, ancora non ci è chiaro chi, quattro anni fa, ha avuto la bella pensata di racchiudere tutto in una giornata di gare). Comunque, tirando dritto per la strada dei paddock, anche a Maggiora e di venerdì mattina, ho respirato motocross. Se poi, per caso, ma nemmeno tanto, ti capita anche di incontrare uno che il motocross lo ha "scritto" per lunghi e svariati anni, "tale" Jeremy McGrath, allora si che il respiro si fa veramente profondo inalando motocross a pieni polmoni. Un paddock che, McGrath a parte, ha preso forma e colori come durante la gara di apertura e forse anche meglio. Location impegnativa per molti dei piloti del nostro campio-

Michele Cervellin è l'uomo da battere della MX2 nazionale. Nonostante lo "zero" accusato nella Supercampione nella gara di Gioiella, "Torello" guida la classifica di campionato con netto margine sul più immediato inseguitore.

Giuseppe Tropepe in azione a Castiglione del Lago. Il calabrese sta migliorando gara dopo gara nonostante abbia iniziato la stagione con dei problemi fisici che non gli hanno permesso di prepararsi al meglio. È secondo in campionato.

Davide Bonini, al momento terzo in campionato, ha fatto un mezzo passo falso nella gara di apertura di questo campionato ma si è ripreso a Maggiora dove ha chiuso sempre al terzo posto.

Uno dei tanti "contatti" tra Bernardini (321) e Cervellin (747) durante la prima manche MX2 di Maggiora che ha tenuto con il fiato sospeso tutti gli spettatori e gli addetti ai lavori che se li sono visti sfrecciare a pochi centimetri.

Debutto nel campionato italiano per Samuele Bernardini che a Maggiora ha lottato come suo solito ad ogni gara. Con i punti conquistati in una sola gara si è portato al quarto posto nella classifica generale.

nato “minore” (ricordiamo, per chi lo avesse dimenticato, che in Italia si sono disputati gli “Internazionali d’Italia” nelle prime tre settimane di Febbraio) ma location che ha spinto anche Jose Butron a far parte dell’allegra compagnia dei “clown” del fantastico “circo” dell’italiano MX1-MX2. Fuori Guarneri (impegnato nell’enduro), dentro Butron e anche Samuele Bernardini (in MX2) la lista dei piloti del mondiale si è allungata e con estrema soddisfazione da parte di tutti. Delle gare, ancora una volta, non rimane da dire nulla. È stato detto tutto dalle classifiche. Dico solo che chi non c’era si è perso una bella giornata di motocross ma dico anche che, non tutti ma molti di quelli che non erano presenti fisicamente al Mottaccio del Balmone, lo erano davanti agli schermi dei vari “device” che attraverso lo streaming di Sportelevision. it hanno visto le gare in diretta. L’emittente ha pubblicamente ringraziato i 30.000 (trentamila !!!!) che si sono collegati per godersi lo spettacolo. La “televisione” merita un grande applauso. Questo applauso lo dividiamo in fette uguali tra le parti in causa. A Roberto Bianchini, (titolare della FX Action, promoter del campionato) che a costo di investire capitali che avrebbe potuto tranquillamente “mettersi in tasca” ha il merito di aver creduto in questo progetto. A Mario Chiavalin (Direttore di produzione di App Media), che insieme a Alessandro Pinato (produttore esecutivo di App Media) cura la produzione e la messa in onda delle gare che hanno creduto nella potenzialità del motocross in quanto sport spettacolare e d’impatto. A Luca Noce (regista e coordinatore delle attività di produzione TV in pista) che dal “nulla” ha assimilato e trasferito sui teleschermi le migliori fasi e le emozioni di questo sport. A tutto il gruppo dei ragazzi che lavorano dietro le quinte (e che si fanno un c…oso così, ogni volta).

Dawid Ciucci guida la classifica riservata alla MX2 -Over 21 dopo le prime due prove.

Simone Croci ha dimostrato di avere le capacità velocistiche per poter competere con i primi quando, a Maggiora, è scattato due volte in testa al gruppo. Un leggero calo fisico lo ha costretto a cedere posizioni ma il quinto posto in campionato dimostra che può fare molto bene.

Nicholas Lapucci, al suo primo anno tra gli “Elite” è quarto nella classifica di campionato dopo due prove.

Sfortunato Simone Zecchina quando, a Maggiora (gara1) è stato costretto al ritiro per un forte colpo alla gamba sinistra, senza nemmeno cadere. In un primo momento sembrava aver subito una frattura ma i successivi accertamenti l’hanno scongiurata. Forte distorsione con interessamento dei legamenti.

Francesco Ciola a Maggiora è rientrato nel Gr. A della MX e con i punti acquisiti si è portato al secondo posto della MX2 -Over 21.

Morgan Lesiardo al debutto nell'italiano motocross in sella alla 250 4t guida la classifica riservata ai ragazzi Under 21 della classe MX2.

Al commentatore Giancarlo Ricciotti che "trasmette" passione ad ogni parola. E in ultimo, ma non ultimi, ai Moto Club che per quanto di competenza, supportano questo fantastico gruppo di lavoro che ha dato veramente tanta visibilità e tanta valorizzazione al lavoro di tanti appassionati volenterosi... Chiudo questa mia esternazione personale sul campionato italiano motocross esprimendo un "monito" verso chi di dovere: Fare attenzione: "il giochino" inizia a funzionare veramente. Avviso alle menti "pensanti": per una volta, evitate di

Nicola Matteucci a Maggiora ha mancato la qualifica nel gruppo A e ora si trova al terzo posto nella classifica Over 21 della MX2.

Appena sedici anni compiuti ma un fisico da "bomber", Alberto Forato è una delle giovani promesse del motocross nazionale anche se la MX2 gli stà un po' "stretta", data la sua stazza fisica.

Lorenzo Ravera è terzo nella MX2 Under 21 ma in questo inizio di stagione non è sembrato ancora "in palla".

affaticarvi e non pensate a come rovinare quanto di buono tante persone hanno fatto per ridare vita a questo campionato. Ci sono poche cose da migliorare (vale sempre la regola, nessuno è perfetto) ma niente di eccezionale che non possa scaturire dalle menti "operaie" di quelli che il motocross lo vivono sul campo, con le mani sporche e le scarpe infangate di quel fango che non sporca, fatto di passione e di sudore, ma di sudore quello della fronte e non quello della mente. Quello, se potete, risparmiatevelo.

TIM **GAJSER**

MAX **NAGL**

J12-ROCKSTAR ENERGY

Per **un Italiano** che va.. **(bene), un italiano** che viene.. **(male)**

Round #01 del campionato italiano riservato agli "over" a Cingoli e prime e grandi critiche.

Testo e foto: Enzo Tempestini

Stefano Barbieri

Paolo Ricciutelli

Detto e ribadito, del grande potenziale del campionato italiano motocross MX1-MX2 (leggi pagine precedenti) di colpo ci siamo trovati agli antipodi. Arrivati in pista a Cingoli, per la prima prova del challenge riservato alle categorie "over" e a quella femminile, un'orda di polemiche e critiche ci ha subissato. Sempre costruttivamente parlando, chi più e chi meno, la quasi totalità dei piloti incontrati ha fatto le rimostranze, riguardo la, secondo loro, infelice scelta di continuare a "comprimere" in una sola giornata tutte le prove e le gare in programma. Un programma che dalle 8,00 del mattino fino quasi alle 19,30 non ha lasciato respiro a nessuno. È pur vero che la giornata marchigiana è filata via liscia e senza intoppi e si è conclusa anche con un certo anticipo sui tempi previsti dal serrato "time table", ma è sempre pur vero che "tutto in un giorno" è una formula ancora ampiamente criticata dalla stragrande maggioranza dei piloti. Una formula che qualche stagione fa era stata denominata "scaccia crisi" ma, che a lungo andare, potrebbe sfociare in una pericolosa alchimia "scaccia piloti". Modificare in "corsa" un regolamento si può e se,

Luca Moroni

Massimiliano Riccio

a chiederlo sono i protagonisti assoluti di questo campionato (leggi piloti) non vediamo il perché questo non possa essere messo in pratica. Alle prossime prove, l'ardua sentenza. Per quanto riguarda le gare, nella categoria femminile si è imposta Chiara Fontanesi che ha approfittato della pausa del campionato del mondo per affinare la guida in sella alla Honda dopo molti anni passati sopra la Yamaha con la quale ha vinto quattro titoli iridati. Alle sue spalle ha conquistato il secondo gradino del podio Radha Quas e terza assoluta è risultata Floriana Parrini. Nella Veteran MX1 si è imposto Massimiliano Riccio seguito da Fabio Occhiolini e Franco Tomassini e nella Veteran MX2 ha vinto Graziano Peverieri seguito da Pierluigi Bandini e Ivan Morara. Nella Superveteran MX1 la vittoria è andata nelle mani di Walter Bartolini seguito da Paolo Catalano e Luigi Santori. Sempre nella categoria Superveteran, ma nella classe MX2, ha prevalso Adriano Piunti che ha avuto la meglio su Furio Franceschi e Corrado Sallicati che hanno chiuso nell'ordine. In ultimo, la 125 senior, che ha visto imporsi Stefano Barbieri su Paolo Ricciutelli e Luca Moroni.

Fabio Occhiolini

Graziano Peverieri

Franco Tomassini

Pierluigi Bandini

Walter Bartolini

Luigi Santori

Paolo Catalano

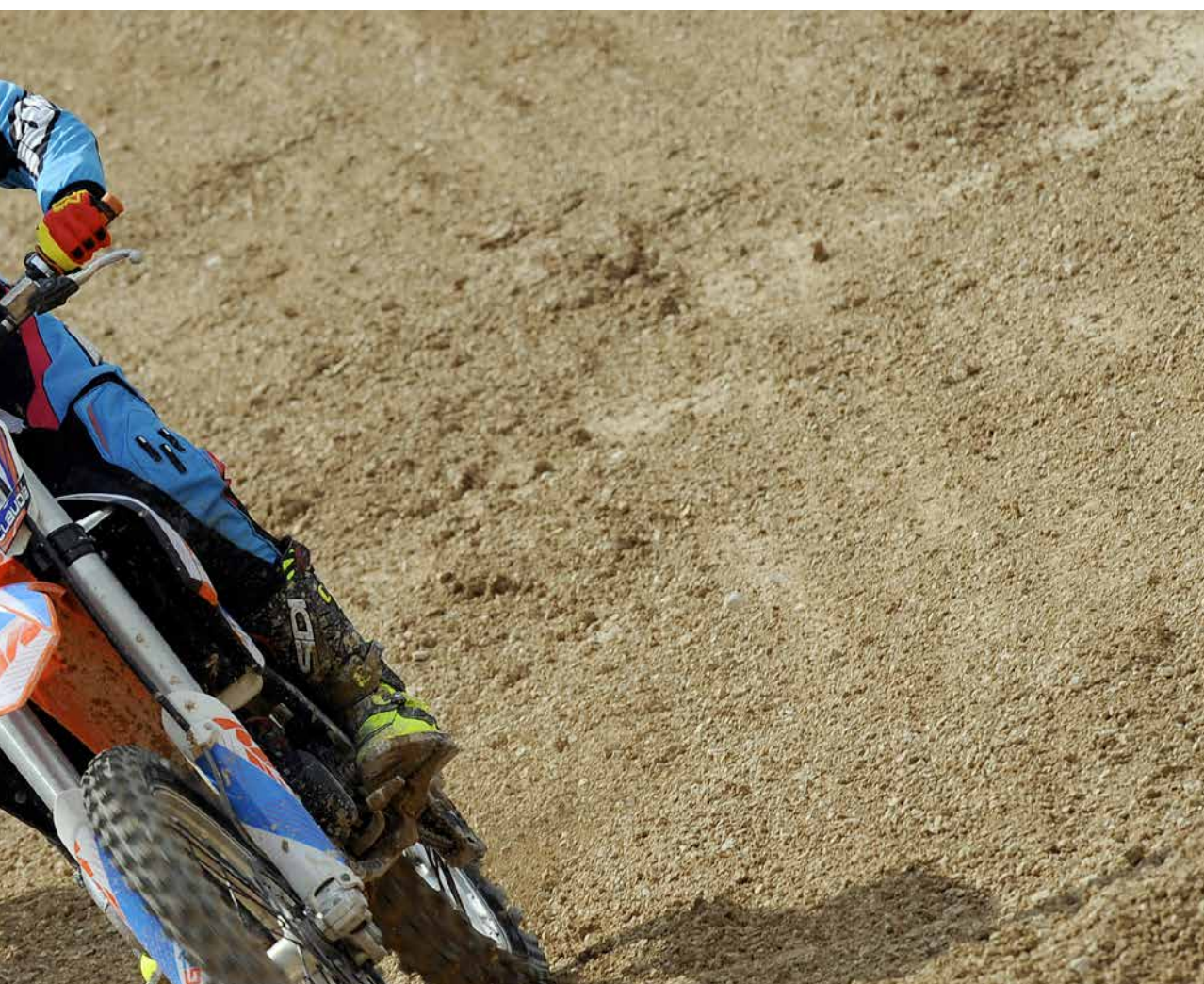
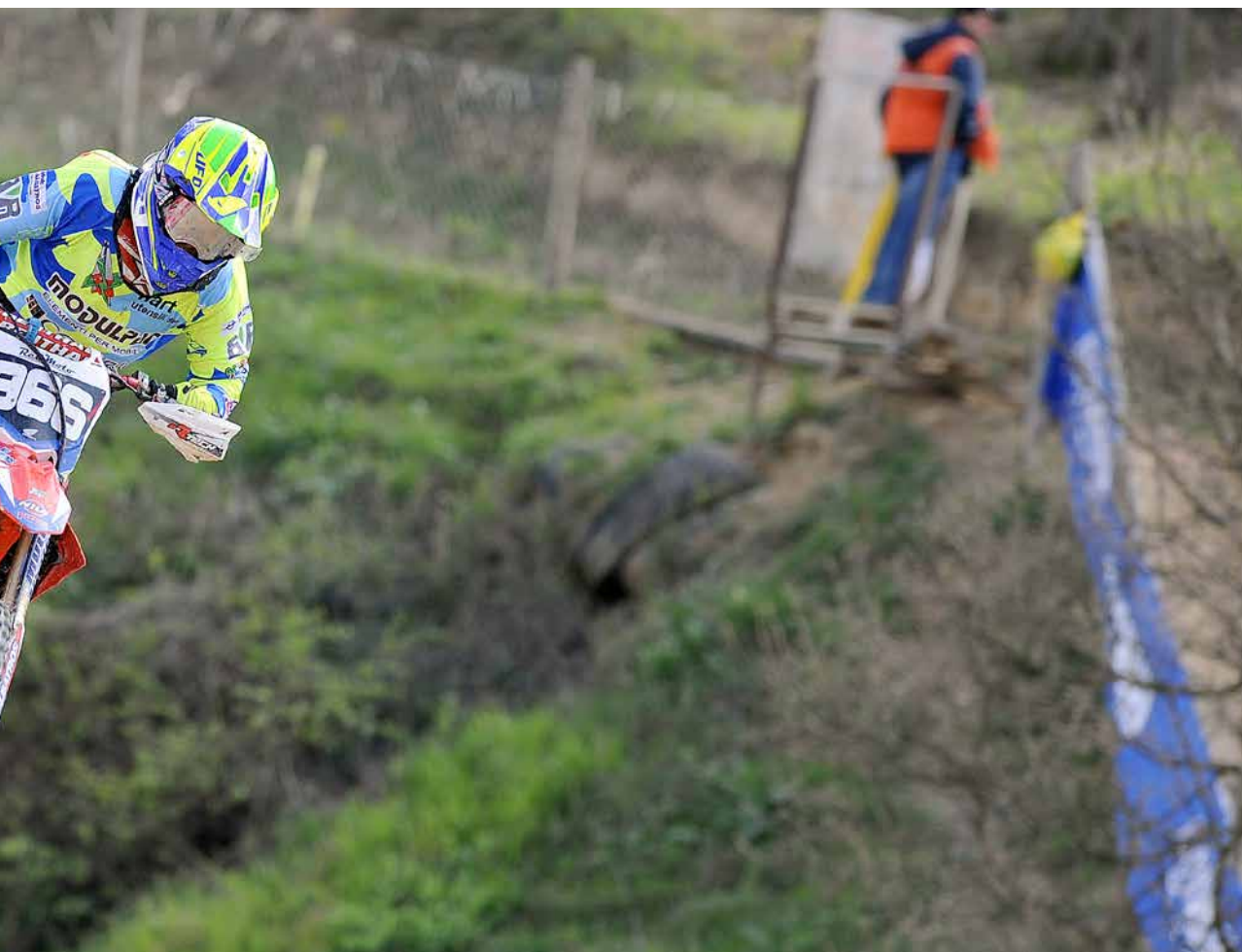
Adriano Piunti

Corrado Sallicati

Furio Franceschi

Chiara Fontanesi

Radha Quas

Floriana Parrini (93)

PRESTAZIONI DA PODIO GARANTITE

KTM 450 SX-F FACTORY EDITION

Componenti e tecnologia per le competizioni più toste diventano di serie nella KTM 450 SX-F Factory Edition 2016! Sospensioni WP Air, peso ulteriormente ridotto grazie all'adozione di numerose PowerParts e un motore potente, per essere sempre READY TO RACE, anche ai massimi livelli.

Rullo compressore

Ryan Dungey fa “sette” e allunga in campionato. Roczen può ancora batterlo... matematicamente.

Testo: redazione XL motocross foto: © Simon Cudby Husqvarna Media Library, suzuki-racing.com, © Red Bull Media House. Ryan Swanberg/Monster Energy, hondaracingcorporation.com, © Simon Cudby KTM Media Library, StarRacingYamaha.com

Tredici gare in tre mesi e i risultati parlano chiaro. “Mr. Consistent” come viene chiamato Ryan Dungey dalle “sue parti”, non perdona. Sette vittorie, che significa oltre il 50% delle gare disputate vinte, quattro secondi posti e due terzi. Questo il ruolino “matematico” di RD #5. Era difficile prevedere una stagione a un livello cosi alto di rendimento per il campione in carica, ma il pilota KTM non ha trovato, o quasi, nessuno in grado di ostacolarlo. Ci hanno provato ma con esiti poco positivi. Ken Roczen, che è riuscito a batterlo in tre occasioni, Jason Anderson che lo ha messo dietro altre due volte e la “meteora” del campionato 2016, Eli Tomac, che è stato capace di vincere soltanto una volta fino a questo momento. Ryan Dungey, in versione 2016, ha dimostrato una maturità da consumato campione e sta battendo ogni suo più roseo pronostico, ripetendo (con possibilità di migliorare) i risultati ottenuti nella stagione 2015 che lo ha visto primeggiare per otto volte su diciassette gare disputate. Una consistenza che però si è “fatta” intelligenza nell’ultima gara, dove è riuscito a rintuzzare gli attacchi di Roczen durati praticamente per tutta la finale. Detto dei “numeri” che sta facendo Dungey, mancano all’appello quelli che volevamo mettere “in conto” da parte di altri piloti. Primo fra tutti James Stewart, fermo a quota 10 punti su cinque gare disputate. Per il pilota Suzuki, ancora una stagione da dimenticare e in fretta. Stagione che non ha prodotto, almeno fino a oggi, quanto sperato, nemmeno per Ken Roczen. Secondo in classifica di campionato, e con pieno merito, ha però da recriminare qualcosa, a causa di qualche errore di troppo. Il tedesco va forte e non lo scopriamo di certo oggi, ma per avere la meglio su un Dungey alle condizioni attuali, ci vorrebbe una “perfect season” che KR stenta a trovare anche se nell’ultimo appuntamento a Indianapolis le ha veramente provate di tutte per mettere dietro il rivale.

Outsider di lusso, e terzo in campionato, è Jason Anderson. Settimo al termine della stagione scorsa, con il secondo posto di Anaheim I come migliore risultato, il pilota passato a far parte della squadra Factory Husqvarna, si è tolto parecchie soddisfazioni dimostrando una guida aggressiva anche se a volte si è spinto un po' troppo in zona "Jolly" con dei numeri che fortunatamente gli sono sempre, volontariamente o no, riusciti. Nel "poker" d'assi che guida il campionato fa parte, anche se a stento, Eli Tomac. Chiamato a sostituire un "certo" Ryan Villopoto nella squadra Kawasaki ufficiale, non è riuscito a esprimere quanto fatto vedere nello scorso campionato (secondo con tre vittorie) anche se ancora, tutti sperano in un suo pieno recupero delle condizioni (fisiche o psicologiche?). Chiude la "cinquina" dei piloti più forti nel supercross, il debuttante Marvin Musquin. Il francese non è riuscito a centrare l'obiettivo "grosso" andando vicino alla vittoria per tre volte (secondo a Atlanta, Toronto, Detroit)ma ha dimostrato che, una volta assimilato al meglio il ritmo, la velocità e la potenza del 450, potrà dire la sua in chiave vittorie e ovviamente, in previsione campionato. Sempre conti alla mano, chi manca all'appello delle posizioni di vertice è Chad Reed. Ritornato in sella alla Yamaha ufficiale, l'australiano non è riuscito a inserirsi al vertice delle classifiche, eccezione fatta per il secondo e terzo round quando ha chiuso entrambe le gare al secondo posto. Da Santa Clara, il 2 aprile scorso è iniziato il terzo blocco di gare, sei in sei settimane, che porterà alla conclusione la stagione indoor americana targata 2016. Il verdetto finale è alle porte.

MX Line

www.mxline.it

Off Road Jersey

ABBIGLIAMENTO PERSONALIZZATO

GARA & DOPOGARA

100% PRODOTTO E REALIZZATO IN ITALIA

Maggiora's special guest: **"SuperMac"** Jeremy **McGrath**

Testo: Enzo Tempestini – Foto: E. Tempestini – Giuseppe Merigo

Maggiora: 3-4 Aprile 2016, Campionato Italiano Motocross. Una sorta di prova "generale" per il tracciato che ospiterà il Motocross delle Nazioni 2016. Il "Re" Jeremy McGrath, è stato ospite della "Regina" delle piste, il Mottaccio del Balmone e abbiamo approfittato per scambiare due parole con lui. Sul passato, sul presente e su quello che sarà il prossimo appuntamento del 24-25 settembre.

XL: Era il 1986 e si disputava il Motocross delle Nazioni a Maggiora, Jeremy McGrath era poco più di un bambino, quali sono i tuoi ricordi di quella gara.
JM: Praticamente ero all'inizio della mia carriera. Personalmente non ricordo nulla della gara, ma nel tempo mi è stato raccontato tutto e ho realizzato che è stato un evento memorabile.
XL: Da molti è stata definita come la gara di Motocross che ha fatto segnare l'inizio dell'era moderna di questo sport.
JM: Prima di tutto ho capito che quella gara rimarrà nella storia come una delle gare più belle e credo che difficilmente sarà ripetibile una cosa del genere. Per l'America, di certo è stato qualcosa di eccezionale. Tre piloti, tutti in sella alle moto ufficiali Honda, sono arrivati in Italia è hanno vinto tutto, dimostrando al mondo intero quanto erano forti in sella a quelle moto. O'Mara, Johnson e Bailey, erano, e sono stati in seguito, tre dei migliori piloti della storia del motocross americano. Sarà impossibile ripetere una formazione del genere.
XL: Ogni volta che il Team USA corre in Europa viene definito il "Dream Team" ma tutti quelli che hanno conosciuto e soprattutto visto in azione quella squadra pensano che l'unico e il vero Dream Team Americano sia stato quello che a Maggiora, nel 1986, ha dato dimostrazione di stile, velocità e spettacolo.
JM: Ascolta, e te lo dice uno che nel 1996 ha fatto parte dell'allora "Dream Team" che al Nazioni in Spagna vinse tutto quello che c'era da vincere: la formazione del 1986 rimarrà l'inimitabile Dream Team.
XL: Dieci anni dopo l'edizione del Motocross delle Nazioni 1986 sei arrivato a Maggiora per allenarti in vista della gara in Spagna. Quali sono i ricordi che hai in mente del Mottaccio del Balmone di quei tempi.
JM: Quando sono arrivato a Maggiora, conoscevo a memoria la storia del Nazioni 1986 e mi sono trovato all'interno del tracciato che sembrava

quasi abbandonato. Quasi che non potevo credere a quanto mi era stato raccontato in precedenza. Facevo fatica a credere che mi trovavo sullo stesso posto ma invece era cosi. Ma oggi, vedo una cosa completamente diversa e grazie a quello che hanno fatto questi due ragazzi (Paolo Schneider e Stefano Avandero ndr) posso dire di essere all'interno del circuito di motocross più bello del mondo

XL: Hai avuto modo di testare il terreno e la conformazione del tracciato, cosa ne pensi.

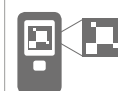
JM: Il disegno del tracciato è veramente bello e ci sono dei salti molto divertenti. Un tracciato tecnico che esalterà le caratteristiche dei piloti più forti. Tutti si aspettano molto dalla prossima edizione del Nazioni ma confermo che difficilmente si potrà ripetere la "storia" del 1986. Mi auguro che la formazione americana scenda in campo con i migliori piloti, altrimenti vedo difficile un'affermazione del prossimo "Dream Team".

XL: Sei in Italia, ma il nostro "bel paese" non ti ha lasciato sempre bei ricordi. Nel 2003 hai gareggiato a Pesaro e quella esperienza finì con una caduta.

JM: Se devo essere sincero, non ho proprio in mente brutti ricordi dell'Italia. Mi sono sempre trovato bene con tutto e con tutti in questo fantastico paese. Quando sono a casa, negli Stati Uniti, e penso

all'Europa in generale, penso all'Italia, un posto fantastico. Quella volta, i brutti ricordi sono legati a un'altra cosa…e aveva le ruote.
XL: L'ultima volta che ti aspettavamo in Italia, è stato per il Supercross di Genova nel 2009. Dopo la gara, ironicamente, molti scrissero "Mamma ho perso l'aereo" come il titolo della divertente commedia americana che ha fatto storia.
JM: E' stata la pura verità. Come ogni volta sono partito da casa per andare in aeroporto quattro ore prima della partenza ma non c'è stato verso di arrivare in tempo in aeroporto a causa del traffico che aveva praticamente paralizzato le strade. Era il giorno del "ringraziamento" in America e un caos del genere non mi era mai capitato prima. In due ore abbiamo percorso nemmeno 10 chilometri. Cose che purtroppo a volte capitano.
XL: Vogliamo essere onesti: ancora oggi facciamo difficoltà a crederci.
JM: Lo capisco ma ti posso assicurare che è la verità.
XL: Veniamo al recente passato. Una stella del motocross americano, Ryan Villopoto, ha deciso improvvisamente di partecipare al campionato del mondo motocross. Come hai definito la sua scelta.
JM: In America, tutti hanno definito quella scelta, a dir poco "strana". Ryan, stava vincendo tutto in

America e all'improvviso ha deciso di andare a vivere in Europa e correre il mondiale. Non ne sono sicuro ma forse Ryan andava alla ricerca di una "vacanza" in giro per il mondo. E la sua scelta non ha funzionato, costringendolo al ritorno in America prima del previsto. Trasferirsi dagli USA in Europa non è facile e anche per lui è stato cosi.
XL: Alla luce dei fatti, è stato proprio cosi. Abbiamo visto un Villopoto commettere errori da principiante, soprattutto in Qatar alla prima gara. Secondo il tuo punto di vista, una scelta totalmente sbagliata.
JM: La mia idea è che Ryan pensava che correre in Europa fosse più facile e invece, si è accorto che non era cosi e ne ha pagato le conseguenze. Il motocross in Europa è arrivato a grandi livelli a volte superiori di quello in America. Ryan ha fatto la sua scelta e ancora oggi non capiamo il perché. Io sono un tifoso di Ryan, uno dei migliori piloti e uno dei più grandi campioni di questo sport ma penso proprio che scegliendo di chiudere la sua carriera in Europa, abbia sbagliato molte valutazioni. Questo è quello che penso.
XL: Parlando del livello del motocross europeo, arrivato al pari se non a volte superiore a quello americano, vediamo anche che nel supercross qualche pilota proveniente dal vecchio continente riesce a imporsi.
JM: E' vero. Ci sono Roczen e Musquin che stanno veramente facendo bene come hanno fatto bene altri in passato ma il Supercross è ancora a favore degli americani. Da noi si corre nel supercross fin da giovani, in Europa non è cosi, ed è per questo che il livello dei piloti americani è ancora più alto di quello degli europei.
XL: Ma, mettendo un Jeremy MCGrath di oggi, all'interno del campionato supercross, cosa potrebbe fare.
JM: E no, sono troppo intelligente ora per rimettermi a rischiare li dentro. Non lo penso nemmeno per scherzare di tornare in gara.
XL: Vuol dire che quando correvi non eri "intelligente" (la domanda la facciamo con il sorriso in bocca).
JM: (e lui risponde sorridendo) Quando correvo pensavo solo a correre e mi divertivo. Ora è completamente diverso, sono cambiate le moto e sono

cambiate le piste. Comunque, diciamo che potrei stare nella top ten, forse…
XL: Ultima domanda: cosa pensi del campionato del mondo motocross dei giorni d'oggi con 18 GP, con molte gare fuori dall'Europa, anche in America e su tracciati di diverso tipo.
JM: In America è difficile seguire il mondiale motocross soprattutto per questioni di orari. Per quello che sono riuscito a vedere fino a ora posso dire che il gap tra le due scuole non esiste più e alcuni piloti europei sono più forti degli americani. A Settembre però ci saranno del "scontri" diretti a Charlotte e Glen Helen e sarà bello vedere il confronto tra USA e Europa. Penso che anche Dungey parteciperà alle due gare e sarà bello vedere quello che riuscirà a fare contro Febvre e tutti gli altri.
XL: E dopo le due gare in terra americana, tutti contro tutti a Maggiora il 25 settembre. Dacci il tuo pronostico per il prossimo motocross delle nazioni.
JM: Il tracciato che hanno realizzato sembra essere perfetto per gli americani ma lo sarà anche per il resto dei piloti in gara. La nostra squadra dovrà essere la più forte disponibile al momento altrimenti penso che il "Dream Team" non avrà possibilità di vittoria.

XL: Sono molti anni che ti troviamo a “passeggio” per il paddock in compagnia del tuo quad a controllare e sistemare tutto il possibile, da quanti anni sei impegnato in questo ruolo e con quali campionati hai iniziato.

RB: Nell’ambiente ci sono da molto tempo. Considera che sono stato per vent’anni Presidente di un Moto Club e gestivo una pista dove si organizzavano allenamenti, gare e altre attività. Poi, con il passare del tempo sono aumentati gli impegni e a un certo punto ho preso la decisione di trasformare quello che all’inizio era un hobby, in un lavoro. Se parliamo di “numeri”, praticamente sono oltre trentacinque anni che frequento questo mondo e nel 2004 ho dato la svolta, con il varo di una nuova organizzazione che ho “battezzato” FXAction. Poco dopo, grazie all’allora Vice Presidente della FMI Alberto Morresi, purtroppo scomparso da qualche anno, mi fu assegnato il compito di gestire come promoter il Supermarecross. Un incarico che accettai volentieri perché ritengo che il Supermarecross sia una tipologia di manifestazione unica nel suo genere e la più importante in assoluto per la promozione del nostro sport. Poi, in seguito, sono arrivati gli altri campionati da gestire e a oggi, ne abbiamo “in mano” quattro, più il Trofeo delle Regioni intitolato proprio a Alberto Morresi.

XL: Dopo tutto questo tempo sei arrivato a essere il promoter di campionati che sono in pieno sviluppo, un successo per il tuo lavoro.

RB: È un lavoro che mi piace molto, lo faccio con passione e questo è il carburante giusto e ideale per raggiungere il successo. Credo in quello che faccio e in Daniela, la mia compagna di vita, ho trovato la “spalla giusta” e ci stiamo togliendo tante soddisfazioni. Abbiamo tanti progetti in cantiere e, con i dovuti passi e il supporto di chi crede in noi, sono convinto che li realizzeremo quanto prima. In più, abbiamo anche uno

Un **italiano vero**

Roberto Bianchini, anima e cuore della FX Action, promoter che organizza le gare titolate nazionali di motocross e non solo. Lo abbiamo incontrato a Cingoli, alla "prima" del campionato italiano senior.

Testo: Redazione XL - Foto Piergiorgio Casavecchia

staff esperto composto da ragazzi molto affiatati e si lavora sempre in grande armonia. Per raggiungere i successi, ritengo che sia basilare ascoltare tutti a iniziare dai piloti, che per me sono gli attori principali. Fortunatamente ho instaurato un buon rapporto con tutti, mi fa molto piacere ascoltarli, dibattere questioni e cercare di trovare la migliore soluzione. Se i campionati funzionano, è merito di tutti, la FMI con gli uomini attuali, ha definito regolamenti e situazioni che permettono di sviluppare sinergie importanti, poi ci sono i Moto Club che si fanno "in quattro" per dare il massimo e sono cresciuti molto sotto tanti aspetti. Oggi lo standard delle gare è di alto livello e tutti questi ingredienti fanno emergere ancora di più le qualità del nostro lavoro.

XL: Un successo che costa sacrifici.

RB: È vero, stiamo facendo dei sacrifici. Molte gare da seguire, molti weekend fuori casa, ma oramai è diventata un'abitudine piacevole. Al momento sulle piste ci sto bene, vado da tutti sempre molto volentieri perchè il motocross in Italia ha un patrimonio che non ha eguali e me lo voglio godere tutto, tra la natura, nelle piste, all'aria aperta, nei suoi fantastici scenari e con i personaggi dei vari Moto Club, tutte persone che si danno un gran da fare e che io ammiro molto e verso i quali ho un grande rispetto. Tutto questo per me è importante e merita il "sacrificio", se così lo vogliamo chiamare.

XL: Il campionato più importante è senza dubbio quello riservato alle classi MX1 e MX2. Una escalation che in questo inizio di stagione ha suggellato una vera e propria rinascita di questo torneo. Quale è stata la ricetta vincente per arrivare a questo.

RB: Negli anni passati abbiamo fatto delle belle manifestazioni, mi ricordo delle belle gare, ben organizzate e si è sempre andati in crescita, ma posso dire che, dallo scorso anno, c'è stata una svolta. La messa in onda in TV,

sembra un caso, ma ha stimolato tutti a far meglio, a fare di più. Le organizzazioni sono al Top, i Team si sono adeguati "al tiro" e si presentano ben strutturati, i piloti di alto livello prendono molto in considerazione il campionato italiano, e tra questi anche alcuni protagonisti del campionato del mondo. Come dicevo, la FMI ha fatto la sua parte, finalmente in questi anni li ho visti molto reattivi e hanno effettuato cambiamenti coraggiosi su regolamenti e fatto tante scelte che hanno premiato tutti. Onestamente, devo dire che finalmente mi sono sentito anche più partecipe, avevo delle idee da anni e sono riuscito a concretizzarle. La non concomitanza con le prove del mondiale, la formula di gara con la Supercampione, la preparazione delle piste, la scelta dei circuiti, sono alcuni degli aspetti che hanno contribuito ad alzare il livello, poi l'arrivo della produzione TV e un montepremi abbastanza interessante, piazzato sulla Supercampione, ha dato la marcia in più.

XL: Le novità più eclatanti: la supercampione e la produzione televisiva. Novità che ti costano "care". Il gioco vale la candela?

RB: L'impegno preso con l'azienda che esegue la produzione televisiva è un bell'impegno, soprattutto economico, ma secondo me è stata la classica "ciliegina sulla torta". Fortunatamente, ho molte aziende che mi hanno seguito aiutandomi concretamente dopo che ho fatto questa scelta. Effettivamente, pensandoci bene, queste novità costano "care" e potevamo anche non far niente, risparmiando. Ma che senso avrebbe non investire nel campionato di riferimento? L'investimento ha dato i suoi frutti, e la sua crescita lo dimostra, anche se non pensiamo di essere "arrivati" e rimaniamo ben saldi con i piedi in terra. Abbiamo un progetto molto interessante da realizzare e, per realizzarlo, ci serve un buon sostegno. Reputo che la TV sia basilare per acquisire importanti partner, abbiamo già visto segnali positivi: molte aziende sono entrate a far parte del nostro gruppo e altre sono interessate a farlo. Oltre alla TV, abbiamo praticamente sconvolto tutto il nostro sistema di comunicazione e promozione che avevamo; lo stiamo mettendo a punto in questi mesi e questo è un altro investimento che stiamo facendo per promuovere meglio questo sport e per migliorare la comunicazione e non solo attraverso i canali tradizionali. Anche l'idea del Supercampione assoluto è un'idea che piace molto alle aziende importanti, soprattutto a quelle extra settore e forse entro fine anno avremo già qualche altro segnale positivo. A tutto il programma ci sto lavorando personalmente, 365 giorni all'anno, facendo migliaia di chilometri in giro per l'Italia .

XL: Castiglione del Lago e Maggiora il lato positivo della "medaglia". Cingoli, al campionato italiano senior, quello "negativo", a detta della grande maggioranza dei partecipanti, soprattutto per il fatto di essere "compresso" in un solo giorno.

RB: Il campionato italiano senior, vista la stagione agonistica 2015, aveva bisogno di qualche correzione e qualche cambiamento con la speranza di riportare i numeri che merita un campionato come questo. I cambiamenti sono stati fatti dalla FMI e anche noi li abbiamo condivisi. Questi cambiamenti, ci tengo a farlo notare, hanno portato subito dei risultati positivi, raddoppiando le adesioni al campionato femminile, aumentando la partecipazione dei piloti Superveteran e portando più piloti nella 125. I cambiamenti non sempre soddisfano tutti e anche se qualche pilota è stato contrario alle scelte, dicendo che la formula sarebbe da rivedere, la prima gara di Cingoli si è svolta regolarmente e a fine gara tutto è filato liscio senza polemiche.

XL: Pensi sia possibile un cambiamento "in corsa"?

RB: Quest'anno non penso che cambierà qualche cosa. Tutti si auspicano

un bel campionato, con tanti piloti e che tutti siano contenti alla fine della stagione. Poi, la FMI valuterà eventuali cambiamenti futuri. Questo è compito loro. Comunque, quello che mi è piaciuto, anche in questo caso, è stato il fatto che i piloti contrari alla formula "tutto in un giorno" hanno manifestato il loro parere senza polemizzare più di tanto, ma solo con tanto spirito costruttivo. Questo è un gran segno di maturità del settore. Mi sono piaciuti.

XL: La FX Action è cresciuta e con essa i campionati e le discipline che segue. Il "giochino" funziona e potrebbe essere appetibile a molti. In caso di eventuali concorrenti per il tuo ruolo, dovrai farti trovare pronto.

RB: Sono cinque anni che sento parlare di concorrenti che vogliono gestire i campionati al posto nostro, sento persone che mi fanno arrivare voci che i campionati non saranno più gestiti da noi e sento dire anche tanto altro. Il campionato, più è appetibile e più è segno che abbiamo lavorato bene. Con questo non dico che non si possa far meglio o che non ci siano altri ai quali piacerebbe gestire le organizzazioni al posto nostro, ma dico che per ora noi facciamo "il nostro" e andiamo avanti, in accordo con la FMI che fino ad oggi ha creduto in noi. Abbiamo un buon rapporto con tutti i Moto Club e il nostro impegno è stato notato e siamo ben voluti da tutti. Questo ci gratifica molto e ogni volta che partiamo per una nuova trasferta lo facciamo sempre molto volentieri. Con questo "giochino", abbiamo intenzione di giocarci bene, e ancora per molto tempo.

XL: Il 2017 è alle porte, cose bolle nella pentola FX Action?

RB: Non svelo niente, soprattutto perché, se ci sono eventuali concorrenti a prendere "il giochino", non voglio avvantaggiarli (e ride…). Scherzi a parte, dico solo una cosa: abbiamo tanta voglia di fare di più!

ATHENA PRESENTA I NUOVI KIT BIG BORE E CIL

Athena presenta, per tutti gli amanti del motocross, i
diametro standard studiati ad hoc per Yamaha YZF25
I nuovi kit dell'azienda vicentina si distinguono per af

ATHENA KIT CILINDRO BIG BORE (Ø81 MM/ 276 CC) PER YAMAHA 250 YZF250

Il kit big bore Athena comprende un cilindro nichelato di 81 mm di diametro, un kit pistone forgiato completo e la serie guarnizioni per l'installazione. Il kit cilindro maggiorato dell'azienda vicentina garantisce un incremento della cilindrata fino a 276 cc, aumentando notevolmente le prestazioni a tutti i regimi, senza compromettere l'affidabilità del motore.
I componenti Athena, facili da montare, consentono un' installazione senza dover modificare i carter originali. Gli alti standard qualitativi nella produzione e la perfetta tenuta garantita dal sistema di rilievi della guarnizione testa multi lamellare rendono il nuovo sistema presentato da Athena il prodotto ideale per migliorare in modo sensibile le performance del proprio mezzo off-road di casa Yamaha a un prezzo contenuto e assolutamente competitivo. Kit Athena Big Bore - prezzo consigliato al pubblico: 613,97 euro.

LINDRO DIAMETRO STANDARD PER YAMAHA YZF250

nuovi kit cilindro maggiorato (big bore) e kit cilindro
0 2014 e 2015.
fidabilità e prestazioni.

ATHENA KIT CILINDRO DIAMETRO STANDARD (Ø77 MM/ 250 CC) YAMAHA 250 YZF250

Athena presenta anche il kit cilindro standard per i modelli 2014 e 2015 Yamaha YZF250 che comprende un cilindro nichelato di diametro 77 mm, un kit pistone forgiato completo e la serie guarnizioni per l'installazione. Qualità e affidabilità sono due parole chiave che descrivono il nuovo kit che garantisce prestazioni pari all'originale a un prezzo imbattibile. Kit Athena diametro standard - prezzo consigliato al pubblico: 491,92 euro.

O'NEAL LANCIA LA TECNOLOGIA MIPS®

Uno dei primi marchi, se non il primo in assoluto ad apparire tra quelli rivolti al mondo MX, O'Neal è orgogliosa di avere progettato e sviluppato protezioni e capi di vestiario, per Motocross e Enduro da oltre 45 anni. O'Neal è ancora in prima linea per quanto riguarda lo sviluppo dei prodotti e per arrivare all'ottimizzazione del sistema MIPS®, abbiamo lavorato per quasi 2 anni, sviluppando la nuova gamma di caschi, 10Series MIPS®. Il casco10Series MIPS® si rivolge ai piloti più esigenti, proponendo i migliori materiali, con la calotta in fibra di vetro e la tecnologia MIPS®. Applicando alla 10Series, il sistema e l'esclusiva tecnologia di assorbimento degli urti, denominato MIPS®, O'Neal è arrivata a fornire ai piloti un prodotto di alta gamma. Il nuovo casco ha un peso di 1.200g e lo trovate in vendita al dettaglio a € 299,95.

Per maggiori informazioni: http://www.oneal.eu/10series-mips

RMS PROPONE IL KIT CORONA, PIGNONE, CATENA A MARCHIO JT

A produrlo è l'azienda leader al mondo nella produzione di pignoni e corone, e a venderlo è RMS attraverso la sua rete di rivenditori. Questi i vantaggi che offre. In primo luogo la sostituzione attraverso una scelta ottimizzata in funzione della moto posseduta e poi la sicurezza di ottenere performance paragonabili o superiori a quelle dei componenti originali.

I modelli di motociclette presenti sul mercato sono centinaia. A loro volta declinati in sportive, stradali, turistiche, cross, enduro. Tutte, prima o poi, dovranno sostituire la componentistica della trasmissione secondaria soggetta a maggiore usura. Generalmente si consiglia di far scorrere la nuova catena su denti "intonsi" e quindi alla spesa di quest'ultima si aggiungono i costi di pignone e corona. A questo punto si fa avanti RMS la quale, supportata dal marchio JT Sprockets (ma esiste anche la divisione JT Drive Chain), propone agli utenti italiani la possibilità di optare per un kit studiato ad hoc per la loro moto.Tecnicamente, alla scelta più corretta ci si può arrivare anche da soli: basta entrare nel sito ufficiale di JT (http://www.jtsprockets.com), cliccare alla voce "Catalogue" e qui digitare marca, modello e cilindrata della moto posseduta. Come per magia appariranno i dati tecnici e i numeri di codice relativi a corona e pignone, con le versioni disponibili per numero di denti, e ovviamente la miglior catena da affiancare ai due. Un bel giochino, che vi permetterà di fare una richiesta diretta in formato kit al rivenditore RMS più vicino a casa vostra (l'elenco sul sito del distributore). Questa soluzione consente ovviamente di risparmiare rispetto all'acquisto dei singoli componenti. JT SPROCKETS è un marchio distribuito da RMS.

PER INFORMAZIONI: RMS - tel. 0362 27.301 – web: www.rms.it